Piero Pastorino

I velieri del grano

Le pianure del Don e dei grandi fiumi che sfociano nel mar d'Azov hanno sempre prodotto ottimo grano in grande quantità.

E noi ne abbiamo sempre importato tantissimo.

Originato al tempo in cui Genova aveva fortezze e fondaci in mar Nero e nel Bosforo, verso la metà dell'Ottocento c'era ancora un traffico regolare di velieri tra i nostri porti ed i porti del Mar d'Azov, dove molti armatori/commercianti mantenevano una loro rappresentanza commerciale.

A quei tempi tutta la zona faceva parte dell'impero dello zar di tutte le Russie.

I nostri velieri dovevano affrontare un viaggio tutt'altro che facile: senza considerare le normali difficoltà causate dal cattivo tempo, dovevano evitare il pericolo degli abbordaggi dei pirati greci quando fossero incappati in una bonaccia mentre si trovavano a passare vicino alle isole greche; poi dovevano arrivare a Costantinopoli (allora Impero Ottomano) via lo stretto dei Dardanelli e il mar di Marmara ed attendere che fosse dato loro il lasciapassare per lo stretto del Bosforo.

Quindi entravano in mar Nero, mare non facilissimo, e, attraverso lo stretto di Kerc, arrivavano finalmente nel mar d'Azov per dirigersi soprattutto verso i porti di Taganrog (che dava il nome ad un ottimo tipo di grano duro, ideale per la pasta), Mariupol e Berdiansk.

Garibaldi racconta che, nei primi anni di navigazione, in uno degli avventurosi viaggi verso Taganrog nel mar d'Azov, furono una volta assaliti a due riprese dai pirati greci: la seconda volta, non avendo i pirati trovato più niente, rubarono all'equipaggio persino i vestiti e gli strumenti di navigazione.

Cartina dei mari del levante, indicazioni dell'autore.

Nell'Italia di quei tempi, Mariupol era chiamato Marianopoli ed era un porto molto frequentato.

Tanto che gli armatori Fratelli Stagno di Sori fecero costruire sulla spiaggia di Savona due brigantini a palo con questo nome.

Il primo Marianopoli, di 461 tonn. lo varò nel luglio del 1861 Giovanni Tixi; il secondo, che ne prese il posto, fu varato da Giuseppe Calamaro nel 1870 e stazzava 649 tonnellate.

Evidentemente entrambi i bastimenti erano dedicati ai traffici del grano ucraino.

La famiglia Agnesi di Oneglia, che aveva costruito nel 1824 un importante mulino e pastificio (prima a Pontedassio e poi nelle vicinanze del porto), si era dotata di una piccola flotta di bastimenti destinati esclusivamente all'importazione di grano dai porti ucraini.

Tra gli altri, avevano fatto costruire a Loano nel 1874 da Bernardo Amico il brigantino goletta Fratelli Agnesi, di 96 tonnellate.

Non era il più grande della flotta, che disponeva anche di un brigantino, varato però a Genova.

Questa "dipendenza" dai propri velieri che, facendo ognuno circa quattro viaggi l'anno, approvvigionavano di grano il mulino e il relativo pastificio, é ricordata dall'immagine del veliero, che é il marchio di fabbrica su ogni confezione di pasta Agnesi.

Foto dell'autore.

Gio Bono Ferrari nel suo ponderoso volume "La città dei mille bianchi velieri. Camogli" riporta che nell'anno 1870 tra 10 e il 20 marzo ancorarono a Costantinopoli 91 bastimenti in attesa di contratto per il trasporto di grano russo e di questi bastimenti ben 22 erano camogliesi.

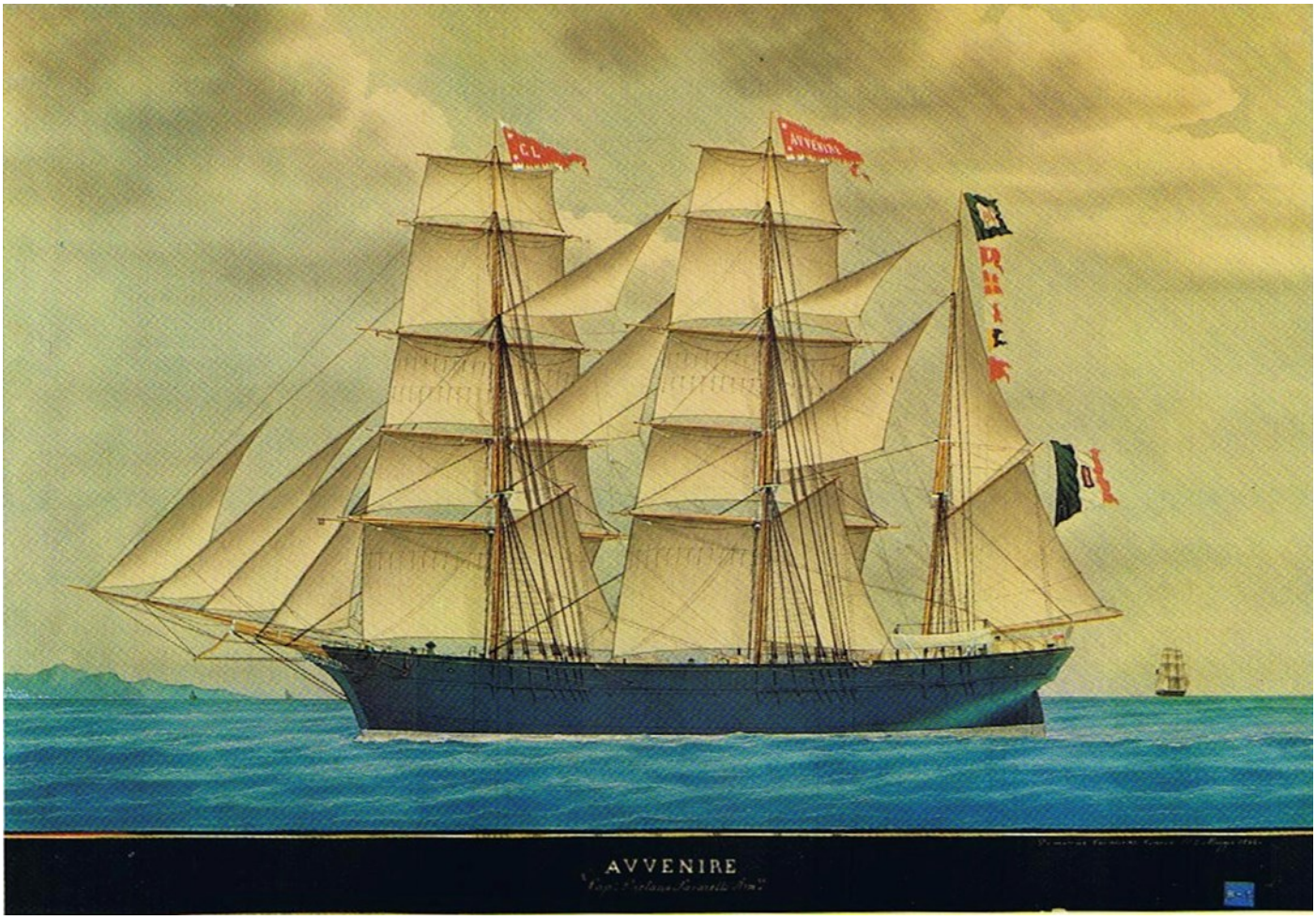
Gli armatori camogliesi, che costituivano una delle marine più importanti dell'epoca, si facevano solitamente costruire i loro bastimenti a Varazze o a Savona, per cui moltissimi di questi in attesa erano "nostri" bastimenti (a cui si devono aggiungere quelli con armatori di Genova, Porto Maurizio, Savona e Loano).

Giusto come esempio, tra i "barchi" da lui elencati in attesa figurano i brigantini a palo:

- Liscio, brigantino a palo, tonn 477, cap. Bisso costruito a Savona nel 1866 da Francesco Sirello
- Bozzo, brig. a palo, t 489, cap. Schiaffino costruito a Varazze nel 1868 da G. Cerruti
- Sei Fratelli, brig. a palo, t 554, cap. Degregori costruito a Varazze nel 1870 da G. Scala
- Maddalena, brig a palo, t 424, cap. Repetto costruito a Varazze nel 1863 da G. Scala
- Prospero Schiaffino, brig. a palo, t 559, cap. Schiaffino costruito a Varazze nel 1870 da F. Tassara
- Gilda, brig. a palo, t 456, cap. Schiaffino costruito a Varazze nel 1868 da G. Scala

- Giuseppe Lavarello, brig. a palo, t 554, cap. Mortola costruito a Varazze nel 1965 da G. Cerruti
- Maria Laura, brig. a palo, t 440, cap. Schiaffino costruito a Savona nel 1867 da F. Sirello
- Pellegro, brig. a palo, t 445, cap. Schiaffino costruito a Savona nel 1865 da F. Sirello
- Nina Schiaffino, brig. a palo, t 392, cap. Schiaffino costruito a Savona nel 1867 da F. Sirello

Eccetera…



Brigantino a palo Avvenire, varato a Savona da Francesco Sirello nel febbraio 1867, simile a quelli sopraelencati. (Quadro nel Museo Marinaro Gio Bono Ferrari di Camogli, immagine g.c.).

Questo era il "primo contingente" del grano: dal 3 al 13 aprile risultano arrivati in rada a Costantinopoli per il secondo contingente ben 153 bastimenti, di cui 51 camogliesi.

Dal 14 al 21 aprile, 35 velieri, di cui 15 di Camogli.

Dal 29 aprile al 10 maggio i "camoglini" erano 43.

Evidentemente Costantinopoli, la porta tra Levante e Occidente, era il centro dove si gestivano i noleggi e i contratti tra i mercanti del grano.

Come si vede, i liguri erano, fin dal Medioevo, i "padroni" del traffico del grano del Mar d'Azov e quindi nessun armatore genovese fu particolarmente contento quando, nel 1855, il Regno di Savoia si imbarcò nell'impresa della guerra di Crimea, al fianco di Francesi, Inglesi e Turchi contro lo zar di Russia, per contrastarne le mire espansionistiche nei Balcani a scapito del decadente Impero Ottomano.

Si temeva infatti che la guerra avrebbe scombussolato le favorevoli posizioni acquisite in Russia nel commercio e trasporto del grano.

Tra Genovesi e Savoia, inoltre, non correva buon sangue per la forzata annessione della Repubblica di Genova dettata dal Congresso di Vienna nel 1815 e, soprattutto, per la violenta repressione della rivoluzione del 1849, terminata con il famigerato "sacco di Genova" da parte dei bersaglieri di La Marmora.

Evidentemente gli armatori furono poi convinti dall'idea degli altissimi noli che avrebbero potuto ottenere dal trasporto dei rifornimenti di guerra, un affare che già aveva arricchito molti durante l'invasione francese dell'Algeria da parte di Carlo X nel 1830: è riportato che in tale occasione alcuni armatori si ripagarono il costo del bastimento in un solo viaggio.

Anche il conte di Cavour, che mischiava all'abilità politica una certa spregiudicatezza imprenditoriale, si era impegnato nel lucroso affare dell'importazione di grano e produzione di farina, risultando tra i soci fondatori dei Molini Anglo-Americani di Collegno, riuscendo, con opportune leggi *ad personam* sulla misura del dazio all'esportazione della farina, a lucrare sulla carestia che aveva colpito l'Italia nel 1853: mentre gli altri stati italiani proteggevano con alti dazi all'*export* il consumo locale dello scarso raccolto, il Regno di Savoia esportava farina e grano.

Per la fame, vi furono seri moti popolari in Piemonte che si conclusero con morti, feriti e imprigionati.

Lo sviluppo della ferrovia tra Genova e Torino deve molto anche agli interessi particolari del Conte.

***

Le speculazioni di Cavour erano niente al confronto di quelle dei nobili britannici, ricchi latifondisti in Inghilterra e, soprattutto, Irlanda, che erano riusciti a far promulgare le famose *Corn Laws* (Leggi del grano), che imponevano pesanti dazi all'importazione dei cereali esteri – che costavano meno – in maniera da poter tenere molto alti i prezzi di quelli inglesi (i loro).

Queste leggi entrarono in vigore dal 1815, per impedire che il prezzo del grano scendesse dopo la caduta di Napoleone e la riapertura dei commerci, e durarono fino al 1846, un anno dopo l'inizio della Grande Carestia Irlandese che causò non meno di un milione di morti per fame e più di un milione e mezzo di emigranti che lasciarono il paese.

La carestia era causata da una malattia della patata, la peronospora, che distrusse per alcuni anni il raccolto di quello che era pressoché l'unico sostentamento della classe povera irlandese

Il pane non poteva rimpiazzare la patata, a causa del prezzo della farina, mantenuto alto.

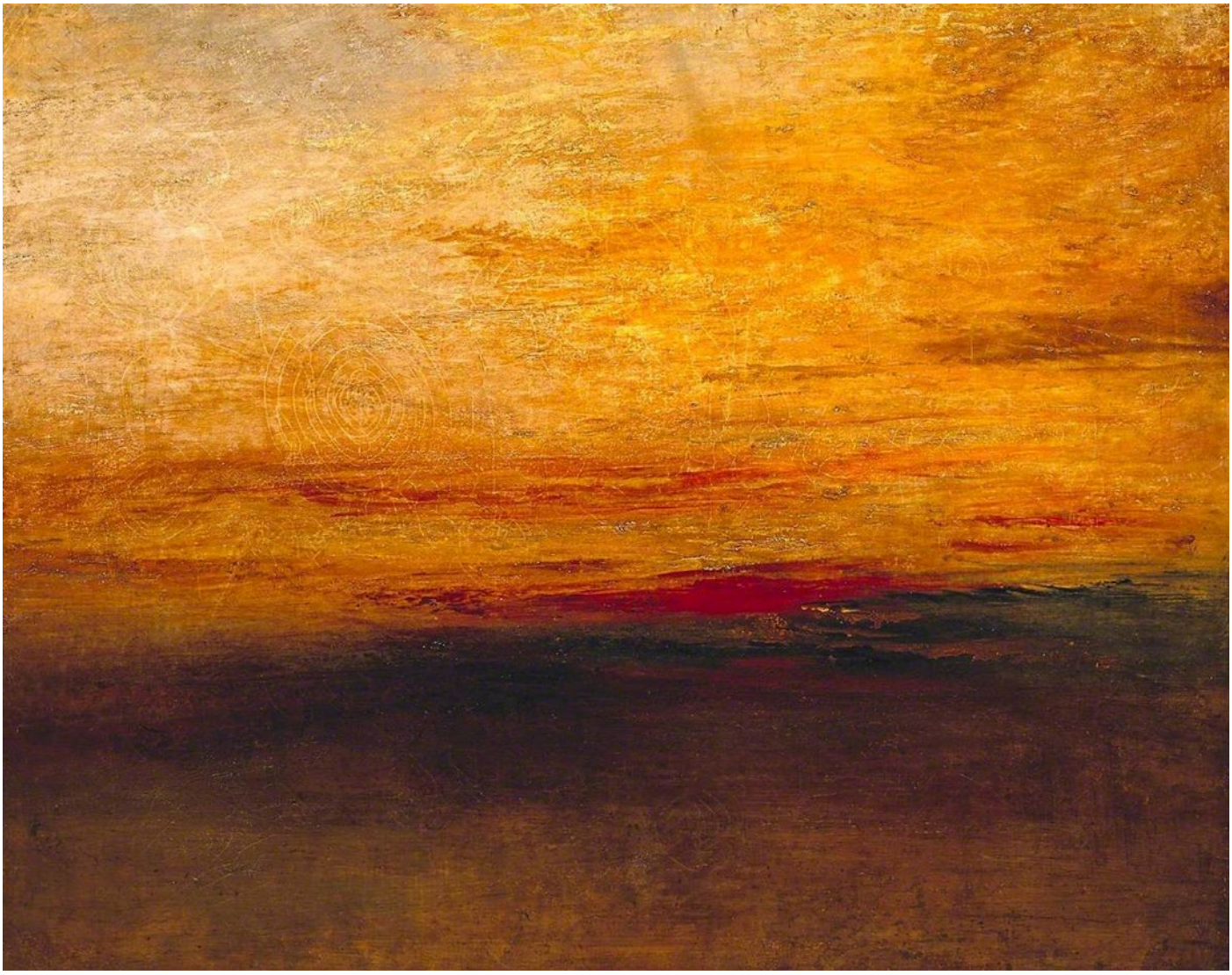
In Europa, Stati Uniti e Canada vi era stata già una grande carestia nel 1816 a causa del famoso "anno senza estate", provocato dall'eruzione del vulcano di Tambora, nell'isola di Sumbawa, Indonesia, che dal 5 al 15 aprile immise enormi quantità di gas e ceneri vulcaniche nell'atmosfera, che si aggiunsero a quelle eruttate nel 1812 dal vulcano Soufrière nei Caraibi e nel 1814 dal Monte Mayon delle Filippine.

Questo strato impedì alla luce solare di attraversare l'atmosfera, abbassando così in maniera significativa le temperature e fece perdere tutti i raccolti.

Naturalmente i prezzi dei cereali aumentarono e in un'Europa che stava a malapena iniziando a riprendersi dalle guerre napoleoniche, vi furono rivolte per il cibo, con saccheggi di granai.

Vi furono nevicate "rosse" e freddo dappertutto.

In questo scenario semi-apocalittico, Mary Shelley, costretta coi suoi compagni a passare le vacanze estive al chiuso nella villa Diodati di Ginevra, scrisse il suo famoso Frankenstein e, in Inghilterra, il pittore inglese Turner immortalò gli spettacolari tramonti causati dalle ceneri.



Tramonto - Joseph Mallord William Turner (1775-1851) - N01876 - National Gallery, London UK.

Si dice anche che questo repentino abbassamento della temperatura causò la prima pandemia di colera, malattia fino ad allora presente solo nella zona del pellegrinaggio del Gange.

***

Dopo la morte di Cavour, G. Stagno fu G. fa costruire - nuovamente da Giuseppe Calamaro – la nave goletta (vulgo: barco-bestia) Molini Collegno di 295 tonnellate, varata a Savona nell'aprile del 1880 ed evidentemente destinata ancora al traffico del grano.

Un'altra famiglia, i fratelli Rocca di Loano, aveva una rappresentanza a Taganrog, e dominava l'*export* del grano e l'*import* dell'olio d'oliva.

I Rocca erano presenti in tutte le piazze dove fosse attivo il commercio del grano, e gestivano da Loano una flotta importante di grandi velieri.

Il quotidiano cittadino *La Liguria Occidentale* (negli anni dal 1876 al 1880) annunciava gli arrivi e le partenze dei bastimenti e spesso sono citati i porti del grano ucraino.

Ad esempio: il 6.1.77 il brig. a palo Pefetta, cap. Puppo, arr. a Queenstown per ordini da Nikolaev; il 17.7.1877 il brig. a palo Armonia, cap. Ferro, arr. a Falmouth da Berdiansk; il 20.7.77 il brig. a palo Padovano Antonio, cap. Piatrapiana, arr. a Falmouth da Berdiansk; il 28.12.1878 il brig. a palo Boschetto, cap. Caprile, arr. a Bremerhaven da Berdiansk; il 7.1.1879 il brig. a palo Amelia, cap. Maggiolo, arr. a Savona da Berdiansk e molti altri, tutti "nostri" barchi.

Il traffico di cereali era talmente preponderante che nel 1891 a Genova fu fondata dai “granatini” (i vari commercianti di grani) la Camera Arbitrale del Commercio dei Cereali e Semi, che mise a punto i criteri di verifica qualitativa dei grani e, soprattutto, stese i contratti tipo per i grani da Russia, da Danubio, Bulgaria, Turchia e Asia Minore, oltre a quello per il granoturco.

Questi “contratti tipo” ebbero riconoscimento internazionale e Genova divenne uno dei maggiori centri del commercio del grano.

La città di Savona dal 1993 è gemellata con la città di Mariupol.